



Als we vliegen iets duurder maken, kan het veel stipter worden

Klaas De Brucker is transport-econoom en doceert onder meer micro-economie aan KU Leuven (Campus Brussel).

Vliegtuigreizigers hebben recht op aanzienlijke bedragen aan compensatie voor vertraging van vluchten. Nu ook bij Ryanair, dat plots een groot aantal vluchten schrapt (DM 17/9). Het is goed dat de consument beschermd wordt door een Europese verordening en er bestaan zelfs voorstellen om die te verstrengen. Maar is compensatie effectief en efficiënt?

Wat effectiviteit betreft, blijkt dat sommige maatschappijen de compensatie niet betalen. Ook niet na bemiddeling door ombudsdiensten of veroordeling door het gerecht, maar pas nadat de deurwaarder beslag legt. Vueling bijvoorbeeld bezit geen activa op Belgisch grondgebied en leaset haar vliegtuigen. Enkel de overheid eist garantie van een tussenpersoon (Pro-Pay) louter voor de inning van RSZ-bijdragen, maar laat haar burgers in de kou staan.

Ik spreek uit ervaring. Na een geschrapte vlucht naar Italië diende ik klacht in tegen Vueling. De maatschappij werd bij verstek veroordeeld door het vrederecht van Zaventem. De Belgische deurwaarder liet het vonnis betekenen aan Vueling. Ze betaalden nog niet. Vervolgens werd de zaak overgemaakt aan de centrale invorderingsautoriteit in Spanje. Pas als die, vergezeld van politie en met een ketting in de hand, een vliegtuig of meubel in beslag dreigt te nemen, zal Vueling betalen. Vermoed ik. Ondertussen is, sinds mijn klacht, twee jaar verstreken en de centrale invorderingsautoriteit doet er misschien nog twee jaar bij. De invorderingskosten, die ik moest voorschieten, bedragen ondertussen vier keer het in te vorderen bedrag.

Compensatie voor mijn reis naar Catania krijgen, lijkt zo wel een processie van Echternach. Ryanair is in hetzelfde bedje ziek en betaalt de compensatie nooit spontaan of volledig. Hun lagekostenstatus vormt geen excuus, ook voor hen geldt de wet, maar ze gokken erop dat maar 1 op de 1.000 passagiers bereid is de invorderingskosten voor te schieten en de zaak effectief doordrijft. Bovendien is het risico op faillissement niet onbestaande (kijk naar Air Berlin).

Wat efficiëntie betreft, moeten we nagaan welke economische oorzaken aan de basis liggen van vertragingen. De luchtvaartsector is kapitaalintensief en maatschappijen willen hun toestellen maximaal benutten. Voor Ryanair is het dé manier om kosten laag te houden. Ze vliegen een hele dag van A naar B en staan telkens maar 45 minuten aan de grond, nauwelijks voldoende om passagiers te laten uit- en instappen. Dus als ze met 15 minuten vertraging in B landen, vertrekken ze er ook met 15 minuten vertraging. Er is geen buffertijd. Op de terugweg komt daar nog wat extra tijd bij. Enzovoort. Op het einde van de dag heeft het vliegtuig dan meerdere uren vertraging.

Vervangtoestel

Tweede reden voor de vertragingen: nergens in Europa is een reservetoestel beschikbaar. In plaats van de compensatieregeling te verstrengen, zou Europa beter een langere buffertijd opleggen en een verplichting om gezamenlijk twee vervangtoestellen met bemanning aan te houden, een in Parijs en een in Wenen. Als dan

het vliegtuig Madrid-Rome defect is, kan het reservetoestel uit Parijs twee uur later in Madrid de passagiers voor Rome oppikken. Zo'n vervangtoestel zal zelden aan de grond staan en in het geval van Ryanair was dit dé oplossing geweest.

Natuurlijk moeten alle maatschappijen dan participeren in de kosten van dat vervangtoestel. Hoog kunnen die niet zijn als je ze deelt door het totaal aantal vliegbewegingen in Europa. Vliegtickets zouden slechts een klein beetje duurder worden, maar reizigers zouden vaker tijdig aankomen. Veel schade zou worden voorkomen, wat efficiënter is. Bovendien zijn duurder tickets goed voor het milieu, want er zal dan minder worden gevlogen.

Europa moet, kortom, meer inzetten op preventie. En als dan toch nog compensatie nodig is, moet Europa elke maatschappij verplichten om waarborgfondsen aan te houden in elke lidstaat waar ze actief is. Ook selectiever omgaan met landingsrechten op al verzadigde luchthavens, en deze prioritair toekennen aan serieuze maatschappijen, en het aantal vertragingen en veroordelingen per maatschappij publiceren, is overigens preventie.

Compensatie voor mijn geschrapte reis naar Catania krijgen lijkt wel een processie van Echternach



► Passagiers verlaten een Ryanair-toestel in het Spaanse Girona. © ULLSTEIN BILD VIA GETTY

DE BRUCKER